POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 3 | WARSZAWA, MARZEC 1935 | ROK 2



Z WYBRZEŻA I MORZA

OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU STYCZNIU R. B. wyniosły blisko 600.000 ton, w porównaniu z obrotami w grudniu r. b. zmniejszyły się zatem o przeszło 83.000 ton. Tłumaczyć to należy przedewszystkiem znacznem zmniejszeniem obrotów przybrzeżnych, spowodowanem przez unieruchomienie żeglugi na Wiśle wskutek silnych mrozów.

OBROTY TOWAROWE PORTU GDAŃSKIEGO W R. 1934 wyniosły przeszło 6.300.000 ton. Stanowi to w porównaniu z r. 1933, poważny wzrost o przeszło 1.200.000 ton. W przywozie, który wyniósł ogółem ok. 656.000 ton, główne pozycje stanowiły rudy, produkty pochodzenia roślinnego, śledzie solone, węgiel koks, tłuszcze i oleje, fosforyty, nawozy sztuczne. W wywozie, który wyniósł ogółem przeszło 5.700.000 ton, pierwsze miejsce, jak i w latach poprzednich, zajął węgiel, drugie — drzewo, trzecie — zboże. Wywóz wszystkich tych 3-ch produktów poważnie wzrósł w porównaniu z latami poprzedniemi, a wywóz drzewa przewyższył prawie dwukrotnie sumę, osiągniętą w r. 1933. Należy jednak zaznaczyć, że wzrost wywozu tych produktów przedstawia się mimo to procentowo mniej pokaźnie, niż w porcie gdyńskim.

POŁOWY RYB MORSKICH W R. 1934 przekroczyły cyfrę 9.850.000 kg. Jeżeli porównamy tę cyfrę z wynikami lat poprzednich, to zauważymy znaczny rozwój naszego rybołówstwa morskiego. W r. 1928 bowiem złowiono 2.321.000 kg., w r. 1931 — 5.724.000 kg., w r. 1933 — 7.629.000 kg. W porównaniu zatem nawet z połowami r. 1933, połowy z r. 1934 wzrosły o przeszło 2.200.000 kg. czyli przeszło o 29%.

POLSKA FLOTA HANDLOWA. Na dzień 1 stycznia r. b. polska flota handlowa posiadała razem 55 jednostek morskich o łącznej pojemności 64.358 ton, utrzymujących 8 linij komunikacji regularnej, obsługujących port gdyński. W roku bieżącym tonaż polskiej floty handlowej ma powiększyć się o 33.000 ton, gdyż w budowie jest kilka nowych jednostek.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM. W r. 1934 przeszło przez port gdański 9.759 statków o łącznej pojemności 6.339.719 t. r. n., z czego weszło 4.880, a wyszło 4.879 statków. W porównaniu z r. 1933 ruch statków zwiększył się o 753 statki.

Z pośród 24 flag, reprezentowanych w Gdańsku w r. 1934, na pierwszem miejscu stanęła, podobnie jak w latach poprzednich, flaga niemiecka, na drugiem — duńska. Flaga polska zajęła ósme miejsce.

SZWEDZKI STATEK „GDYNIA" W PORCIE GDYŃSKIM. W dniu 4 lutego zawinął do portu gdyńskiego nowy szwedzki motorowiec „Gdynia", będący pierwszym w świecie statkiem, któremu nadano nazwę naszego portu. Statek ten jest przeznaczony dla obsługi linji regularnej między Gdynią a portami Morza Śródziemnego. W pierwszym swym ładunku przywiózł 1.379 ton drobnicy, w tem 971 ton pomarańcz hiszpańskich i 175 ton cytryn i mandarynek.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM. W styczniu r. b. przeszło przez port gdyński ogółem 781 statków o łącznej pojemności blisko 700.000 t. r. n. W stosunku do pojemności statków pierwsze miejsce zajęła bandera szwedzka, drugie — norweska, trzecie — duńska, czwarte — polska.

RUCH PASAŻERSKI PORTU GDYŃSKIEGO. W r. 1934 ogólny ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł 18.392 osób, z czego przyjechało 9.203, a wyjechało 9.189 osób. Największy ruch pasażerski drogą morską przez port gdyński był między Polską a Stanami Zjedn. A. P., bo wyniósł 4.831 osób.

WALKA MORZA Z ZIEMIĄ. Gwałtowne burze, jakie przeszły nad polskiem morzem w połowie lutego r. b. zniszczyły pod kąpieliskiem Kuźnica na Helu wał ochronny, powodując jego osunięcie się i tworząc niebezpieczną wyrwę. Urząd Morski przystąpił natychmiast do akcji ratunkowej, wzmacniając wał faszyną i specjalnie wbijanemi palami. Należy zaznaczyć, że miejscowość Kuźnica leży w najwęższym pasie półwyspu helskiego, który ma tutaj miejscami zaledwie 150 metrów szerokości. Szczególnie poważne niebezpieczeństwo groziło Kuźnicy w r. 1932. Obecnie wał wydmowy zostanie odpowiednio wzmocniony i zabezpieczony

Młodzież na Fundusz Obrony Morskiej

Jakkolwiek „Polska na Morzu“ jest pismem dla wszystkich, lecz ja dziś zwracam się przedewszystkiem do Was, Młodzieży, do Was uczniowie i uczenice wszystkich szkół w Polsce — i pragnę, abyście przeczytali te słowa i wy z Pucka, Wejherowa, Gdyni, którzy nad morzem urodzeni, znacie je i widzicie od najmłodszych lat, i Wy — ze stolicy i wszystkich miast, miasteczek i wsi naszej wielkiej Ojczyzny; z nad Dźwiny, Niemna i Prypeci, z nad Dniestru i Warty, z nizin i gór wysokich. Wy, którzyście nigdy jeszcze morza nie oglądali, nie słyszeli szumu fal i nie widzieli polskich okrętów.

Lecz wszyscy powinniście wiedzieć, że tam nad morzem leży największe źródło naszej siły państwowej, potęgi i naszego bogactwa. Największe, jeśli je będziemy umieli wyzyskać. A wyzyskać nasz Bałtyk i nasze prawa na nim, to znaczy zapanować na morzu, to znaczy nietylko posiadać dostęp do morza, lecz mieć na niem własne porty, liczne okręty — i takie, które zawiozą na cały świat produkty naszego kraju i przywiozą dla nas z za morza towary, i inne, które będą bronić naszych portów i naszego morza...

Mamy już te okręty, lecz dotychczas jakże ich niewiele. Zamało, aby na morzu panować nie tyle nawet, aby się w razie konieczności obronić. Musimy mieć znacznie więcej okrętów wojennych, a że nam ich nikt nie da, więc musimy je zbudować sami.

Któż je ma budować? My wszyscy, obywatele Polski, młodzi i starzy, wszyscy, dla których Polska jest Ojczyzną, jest naszem państwem. A jeśli państwo nie ma środków, jeśli to, co może przeznaczyć na okręty wojenne jest zbyt mało, to trzeba państwu dopomóc.

Jak to zrobić? Dać swoje grosze na ten wielki cel, a dając — pamiętać, że z takich drobnych sum, gdy je dawali wszyscy w jakim narodzie, powstawały największe rzeczy na świecie.

Komu dać te grosze? Wiedzcie, że w Polsce już oddawna znaleźli się ludzie, dla których zbieranie pieniędzy na naszą marynarkę wojenną jest wielkim celem życia. Są to przedewszystkiem członkowie Ligi Morskiej i Kolonjalnej, jedynej organizacji, której państwo powierzyło troskę o te ważne sprawy i dało prawo na zbieranie pieniędzy w całym kraju. Liga Morska i Kolonjalna podjęła się tego. Przy Lidze został utworzony specjalny F. O. M. — i wszystkie składki idą na ten fundusz.

Zbieranie pieniędzy rozpoczęło się dopiero od roku. Już zebrano prawie dwa miljony złotych. Dają wszyscy — dajecie także już i Wy — codzień prawie płyną pieniądze ze szkół. Lecz nie we wszystkich szkołach jeszcze o tej zbiórce wiadomo. Ponieważ z pozwolenia Pana Ministra w ciągu marca będzie zbiórka w szkołach, więc dziś zwracam się do Was — Młodzieży całej Polski i mówię: dajcie i Wy Wasz grosz na F. O. M., bez względu na to, czy już jesteście członkami kół szkol. L. M. K., czy też jeszcze w szkole Waszej koła takiego niema.

Jak to zrobić? Pamiętajcie, że zbiórka jest robiona przez nabywanie nalepek, na których zawsze przeczytacie trzy litery: F. O. M. My nalepki roześlemy do szkół, a Wasi wychowawcy zwrócą się do Was, abyście je między sobą rozsprzedali.

Wiem, że Wam ciężko, że nie macie wiele pieniędzy, wiem, że Wam trudno nieraz o parę groszy na Wasze przyjemności, a nawet na Wasze potrzeby. To też wcale nie chcę, abyście dawali dużo. Lecz raz na rok jedną, najtańszą nalepkę, za 5 groszy, może kupić każdy. A jest Was dużo w szkołach powszechnych, średnich, zawodowych całej Polski. Z tych 5-ciu groszy, jeśli dadzą wszyscy zbiorą się setki tysięcy złotych.

Myślę, że rozumiecie, jak to jest ważne. Że powtórzycie to Waszym rodzicom, że starsi z Was wytłumaczą młodszym i nim upłynie marzec, wszyscy kupicie przynajmniej jedną nalepkę na F. O. M. — na budowę okrętów wojennych.

A gdy w czerwcu cała Polska obchodzić będzie „Święto Morza“, gdy wszyscy będziemy myślą nad brzegami naszego Bałtyku, wówczas będziecie sobie mogli powiedzieć: ja też przyczyniłem się do tego, aby Polska silna przez swe okręty wojenne panowała na morzu, i też swój obowiązek wobec Morza i Ojczyzny spełniłem.

Stanisław Sumiński

Przewodniczący Komisji dla spraw Młodzieży LMK., Skarbnik Funduszu Obrony Morskiej.

Przed wiosną

Już niedaleko do wiosny. Zbliża się czas kiedy przestaniemy jeździć na nartach, na łyżwach, grać w hokeja, ale zato zjawi się mnóstwo innych gałęzi sportu, a przedewszystkiem ich królowa — turystyka wodna. Bo któryż sport posiada tyle wartości: jednocześnie rozwija cały organizm fizycznie, wyrabia szybką orjentację, samodzielność, jest pouczający i co najważniejsze przyjemny. Pozatem stwarza ludzi, których nam jeszcze brak — miłośników i pracowników morza.

Turystykę wodną należy podzielić na dwa zasadnicze działy: turystykę morską i śródlądową.

Do pierwszego dość zresztą kosztownego, najlepiej nadają się mocne jachty turystyczne, żaglowe; do turystyki śródlądowej — kajaki.

Nie można tu określić zbyt ścisłej granicy. Niedostępność bowiem jachtingu ze względu na jego kosztowność, wytworzyła takie warunki, że i na kajakach wyruszają amatorzy na podbój mórz.

Na dobrze zbudowanym kajaku jest możliwe odbycie nawet dalekiej podróży morskiej, a za przykład może posłużyć dr. Korabiewicz, który na kajaku, wykonanym przez Stocznię Jachtową w Gdyni, pod kierownictwem ś. p. por. J. Witkowskiego (zdobywcy Atlantyku na jachcie „Dal"), wyruszył do Szanghaju i jest już na Oceanie Indyjskim. Był również podobno amator przepłynięcia na składaku Atlantyku, ale wyprawa się nie udała i zatonął, będąc już niedaleko celu, bo w pobliżu wysp Bermudzkich.

Są to jednak wypadki odosobnione i ze swej strony nie radziłbym nikomu używać kajaku daleko od brzegów. Natomiast w żegludze śródlądowej, a szczególnie na naszych wodach, kajak jest wręcz niezastąpiony.

Różnolitość typów i rodzajów kajaków jest bardzo wielka. Niepodobna ich tu wszystkich wymieniać, dlatego ograniczę się do najczęściej spotykanych.

Jeśli chodzi o ogólne cechy kajaka turystycznego, to winien on posiadać następujące cechy: stateczność czyli niewywrotność, łatwość wchodzenia na falę, dużą pojemność wnętrza dla zabrania niezbędnego sprzętu, oraz trwałość i niewielki ciężar materjału, z którego został zbudowany.

Najodpowiedniejsze wymiary takiego dwuosobowego kajaka powinny wynosić: długość około 5 mtr., szerokość conajmniej 75 cm., zanurzenie około 10 cm., nośność 300 kg.

Najlepiej nadającym się na dłuższe podróże, nietylko na wodach śródlądowych, jest kajak klepkowy z drzewa cedrowego (na takim właśnie płynie dr. Korabiewicz). Kajak ten jest jednak stosunkowo bardzo ciężki, a zatem dość trudny do przenoszenia.

Na naszych jednak rzekach ideałem będzie dwuosobowy składak wędrowny „Piast". Szkielet jego jest z drzewa jesionowego, zaś powłoka wykonana z mocnej gumy. Jest trwały, lekki (waży zaledwie 25 kg.) i po rozebraniu daje się umieścić w czterech niewielkich paczkach, a więc jest dogodny do przenoszenia i przewożenia, a samo składanie zabiera zaledwie około 15 minut. Posiada on jednak i wady, z których najważniejszą jest jego cena, kosztuje bowiem przeszło 400 zł. Bez nadmuchania dodatkowej komory powietrznej, zalany wodą tonie, a przy wyrzucaniu się na brzeg podczas fali, powłoka może się łatwo uszkodzić.

Najbardziej dostępnym dla nas będzie niewątpliwie kajak z dykty, klejonej zimnym klejem, nierozpuszczającym się w wodzie (dykta Konopackich). Jest on lekki, tani, a co najważniejsze, daje się łatwo samemu całkowicie lub częściowo zbudować.

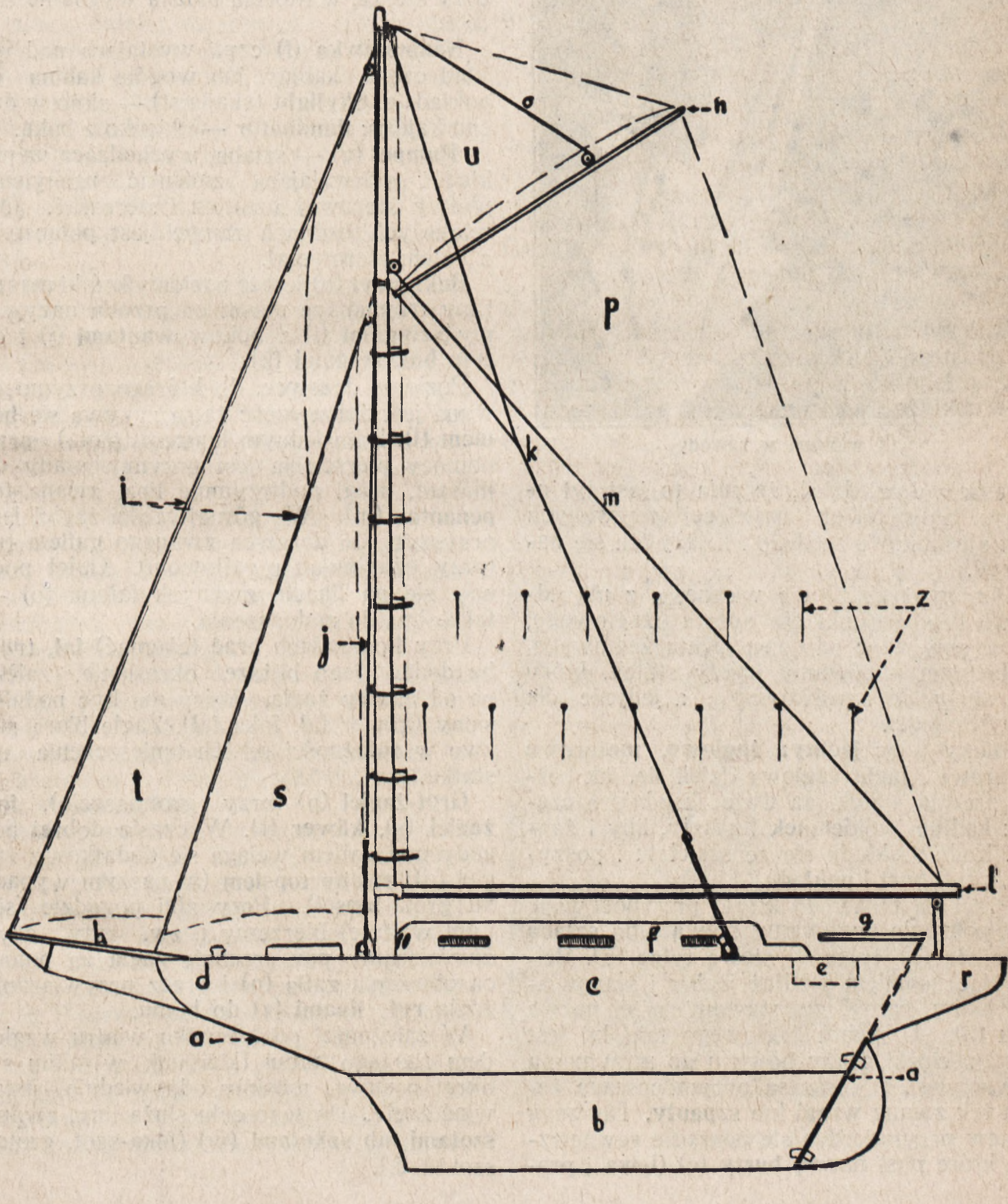
Przychodzi pod tym względem z wydatną pomocą Centralna Komisja Dostaw Harcerskich (W-wa, Traugutta 2), gdzie można nabyć nietylko już gotowe statki, ale także poszczególne części, z których przy odrobinie chęci każdy potrafi sobie sam zmontować kajak.

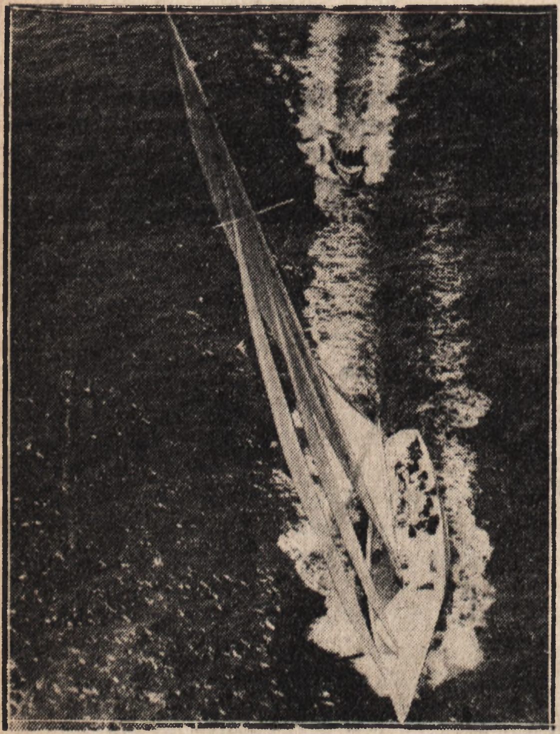
A więc nie odwlekać, nie czekać, nie wahać się, ale odrazu przystąpić do dzieła, a spędzicie naprawdę przyjemnie i pożytecznie nadchodzącą wiosnę, lato, przyszłe wakacje, zamienione na radosną szkołę wychowania wodnego. J. S.

Abecadło żeglarza

Coraz głębiej docierają do nas hasła „Frontem do morza", coraz więcej mamy zrozumienia dla spraw morskich, więcej to nasze morze kochamy, pracujemy na nim, mówimy i piszemy.

Autorzy, chcąc nie chcąc, muszą używać terminologji morskiej, której przeciętny Polak nie rozumie. Istnieje wprawdzie opracowany słownik morski, ale komuż chciałoby się grzebać w wielkim zbiorze słów, aby się





Z wiatrem w zawody

wreszcie dowiedzieć, że rufa to jest tył okrętu. Słów takich najwięcej używanych jest stosunkowo niedużo i należy ich się nauczyć.

Ponieważ zbliża się wiosna, a z nią odpowiednie warunki dla sportu żaglowego, zaczniemy więc od opisu jachtu żaglowego.

Jachtem nazywamy każdy statek, który nie służy do zarobkowania, a jedynie dla przyjemności.

Mamy więc **jachty: żaglowe, motorowe i parowe.. Jacht żaglowy** dzieli się, jak każdy zresztą statek, na dwie zasadnicze części: **kadłub** i **takielunek** (maszty, liny i żagle). Kadłub składa się ze szkieletu i poszycia, czyli **burt i pokładu.**

Przednią belkę, do której przymocowane jest poszycie nazywamy **stewą albo sztabą przednią** (a), tylną — **stewą tylną** (a). Belka idąca spodem wzdłuż jachtu i stanowiąca jakby całość ze stewami nosi nazwę **kilu** (b). U jachtu żaglowego taki kil jest bardzo ciężki, służy bowiem do utrzymania równowagi. Do kilu są przymocowane żebra tak zwane **wręgi** lub **szpauty.** Do wręg i stew przytwierdza się poszycie zewnętrzne, które nosi nazwę **burty** (c) (lewa i prawa). Pokład spoczywa na poprzecznych belkach zwanych **pokładnikami.** Przód statku nazywamy **dziobem** (d), środek — **śródokręciem,** tył zaś **rufą** (r). Miejsce wewnątrz statku na samym dziobie i tyle nosi nazwę **forpiku** i **afterpiku,** zwykle służy do przechowywania żagli i sprzętu bosmańskiego. **Kokpit** (e) jest to wgłębienie w pokładzie przy sterze, w którem można wygodnie siedzieć.

Nadbudówka (f) czyli wystająca nad pokład część kabiny, lub wogóle **kabina** na pokładzie. **Skylight** (skajlajst) — okno w dachu kajuty; **iluminator** — okienko z boku.

Rumpel (g) — sztaba, wychodząca na pokład i pozwalająca zmieniać nachylenie płetwy sterowej a zatem i sterować. (Na większych jachtach rumpel jest połączony z kołem sterowem).

Bukszpryt (h) jest to poziomy krótki maszt. Liny trzymające maszt od przodu nazywamy **sztagami** (i) z boków **wantami** (j) i od tyłu **baksztagami** (k).

Poziome drzewce, do którego przymocowana jest dolna część żagla nazywa się **bomem** (l). Bom jednym końcem (piętą) przy pomocy pierścienia jest przymocowany do masztu, drugi podtrzymuje lina, zwana **topenantą** (m). W górnej części żagiel jest przyszyty do drzewca zwanego **gaflem** (n) (przy ożaglowaniu gaflowem). Gafel podnosi się na linach, zwanych fałami (o) — fał = lina do podnoszenia.

Przy komendach **brać (ciągnąć) fał,** trzeba dodać jego bliższe określenie, zależne od nazwy żagla, który ma być podniesiony (kliwer fał, foka fał). Żagle biorą nazwę w zależności od ich umieszczenia na statku.

Grot-żagiel (p) (przy grotmaszcie), **fok żagiel** (s), **kliwer** (t). W czasie dobrej pogody nad gaflem wciąga się dodatkowy żagiel (u), zwany **topslem** (w naszym wypadku grota-topsel). Przy złej pogodzie (silnym wietrze) bierzemy t. zw. ryfy, czyli zmniejszamy powierzchnię żagla za pomocą obniżenia **gafla** (n) i przez przywiązanie żagla **ryf linami** (z) do bumu.

W zależności od kierunku wiatru względem naszego kursu (kierunek, w jakim się okręt posuwa) musimy odpowiednio ustawiać żagle. Do tego celu służą liny, zwane **szotami** lub **szkotami** (w) (foka-szot, grota-szot i t. d.).

Wyprawa do Afryki Zachodniej

Na pokładzie S/S Poznań
15 stycznia 1935 r.

„Daleko, daleko, na nieznanem morzu"... tak nieraz zaczynają się dziwne, cudowne bajki, jakie nam za lat naszych dziecięcych opowiadają...

„Daleko, daleko, na morzu"... widzimy oczyma duszy przygody Voss'a, Slocum'a, Gerbault'a — a z naszych Władysława Wagnera i jachtu „Dal".

Ale nam rzadko udaje się dostać na to dalekie morze. Dumni jesteśmy, gdy przepłyniemy z Gdyni na Hel, a jeżeli zrobimy wyprawę na Bornholm, a jeszcze do tego jachtem sportowym, jesteśmy pasowani na ludzi morza...

A tymczasem morze jest ogromne. Zda sobie sprawę z tego dopiero ten, który wybierze się naprawdę w daleką podróż, który dni kilkanaście oglądać będzie tylko szeroką przestrzeń morską, bez brzegów, unoszącą się rytmicznie w falę, przebieganą z krańca w kraniec jedynie przez wiatr, przez niektóre bardzo nieliczne gatunki ptaków—i przez człowieka...

Już dziewietnasty dzień płyniemy w dal: minęliśmy Bałtyk, Morze Niemieckie, kanały między Anglją i Francją, przecięliśmy groźną zatokę Biskajską od Bretonji do brzegów hiszpańskich, przeszliśmy całą długością półwyspu Pirenejskiego i idziemy wzdłuż Afryki do Monrowji. W ciągu dni kilkunastu zmieniła się dla nas temperatura od —10° C. do +40° C. w słońcu, około +28° w cieniu. Zostawiliśmy zimę w Gdyni, by poprzez jesień angielską, wiosnę hiszpańską zejść do piekła afrykańskiego lata.

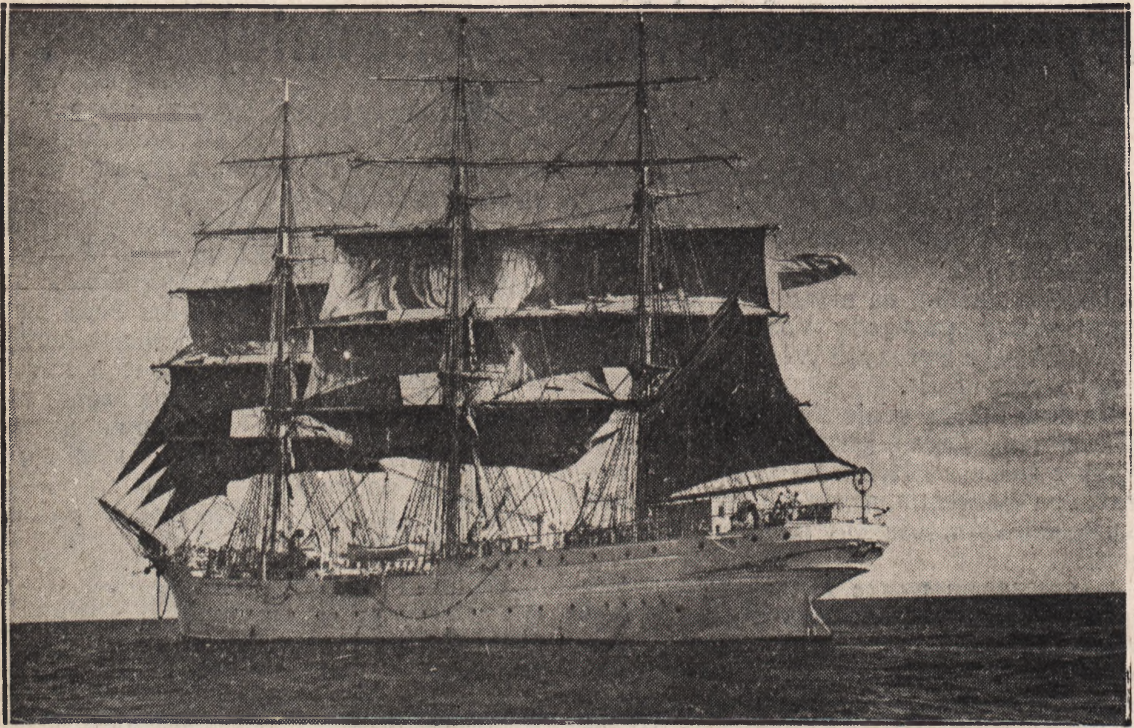
Udaliśmy się w tę drogę, my, wysłańcy Ligi załoga s. m. Poznań, by stworzyć pierwszą próbę polskiej ekspansji handlowej w krajach Afryki Równikowej. Bandera polska stanie w Liberji, na Złotym Brzegu, w Togo, Dahomey'u i angielskiej Nigerji.

Za dni parę powitamy naszych plantatorów na Pieprzowem Wybrzeżu w republice wolnych Murzynów w Liberji. Pojechali tam oni, by stworzyć nowe ośrodki pracy polskiej, stać się mają nietylko europejskimi plantatorami w czarnym kraju, ale i tymi, którzy przez utrwalenie zasad współpracy naszej z Murzynami, stworzą nową metodę pracy na kontynencie afrykańskim. Chcemy być Polakami, dbać o swój interes, ale zarazem być ludźmi...

Tymczasem mamy przed oczyma cudo przyrody — morze południowe. Jasne, aż białe od żaru niebo, a pod niem szafirowa fala, nieraz koronowana przez białą pianę. Nasz „Poznań", zresztą świetnie leżący na fali, przepięknie idzie wśród tego szafiru: z powagą unosi się, wchodzi na szczyt góry wodnej, spełza z niej, by znowu manewr powtórzyć! A szafirowa fala mąci się na chwilę, by potem znów stać się sobą — jasnym, cudownym, niebiańsko pięknym Oceanem.



Mieszkańcy Afryki



„Dar Pomorza“

Z „Darem Pomorza“ naokoło świata

Dnia 16 września wyruszył z Gdyni w podróż naokoło świata „Dar Pomorza“, szkolny statek naszej marynarki handlowej. W podróży bierze udział 107 osób, w tem: 58 nowoprzyjętych do Państwowej Szkoły Morskiej kandydatów, 11 uczniów, 4 instruktorów (absolwentów szkoły), 3 praktykantów, 20 ludzi załogi i służby, kapitan i 10 oficerów. Droga statku prowadzi przez Atlantyk, kanał Panamski, wyspy Oceanu Spokojnego, Japonję, Chiny, Indje holenderskie, Ocean Indyjski, Afrykę południowo-wschodnią, znów Atlantyk i Gdynia. — Czas trwania podróży obliczony został na 12 miesięcy.

Poniżej podajemy krótki opis pierwszych etapów podróży „Daru Pomorza“.

„Dar Pomorza“, statek szkolny polskiej marynarki handlowej wyruszył 16 września 1934 r. z Gdyni w roczną podróż nakoło świata. Podczas pierwszego etapu podróży: Gdynia — Kopenhaga, zdążyliśmy ochłonąć z ostatnich wrażeń odjazdu. W Kopenhadze dochodzi nas jeszcze najzaszczytniejszy głos pożegnalny z kraju — odpowiedź Pana Prezydenta na depeszę hołdowniczą wysłaną przez nas z Gdyni w dzień odjazdu. Odpowiedź ta, poza życzeniami, streszcza niejako zadanie, jakie spełnić ma nasz zespół na „Darze Pomorza“: kształcić się i hartować na przyszłą chlubę polskiej marynarki. Już od Kopenhagi pierwsze morskie trudy biorą nas w obroty. Barometr spada i opuszczając port w nocy z 21 na 21/IX uzbrajamy się w płaszcze nieprzemakalne.

Lawirowanie między bliskiemi brzegami, duńskim i norweskim okazuje się niebezpieczne — wobec silnych wiatrów przeciwnych wiejących ze Skagerraku. Stopujemy zatem w Skagen. Lecz gdy w dobę później wyruszamy w dalszą podróż niepogoda trwa nadal i łapie nas silny szkwał (wiatr z ulewnym deszczem).

Szkwał wpływa fatalnie na zdrowie większości nieobeznanych z morzem uczniów. Na szczęście dzielni chłopcy przyzwyczajają się szybko do warunków i w niedługim czasie mogą zastąpić zdrową „mniejszość“ zmęczoną podwójną pracą przy żaglach, na sterze, na oku i t. d.

Po kilku dniach burze i wiatry słabną i 28/IX wpływamy do Kanału Angielskiego. w pierwszych dniach października lawirujemy ciągle przy niesprzyjającym wietrze. Dnia 3/X mijamy przylądek Dungeness i tegoż dnia kapitan odczytuje otrzymaną dla „Daru“ depeszę z życzeniami od Pana Marszałka Piłsudskiego. Następnego dnia mamy znów sztorm morze staje się białe i spienione, barwa nieba nie wróży nic dobrego.

5/X zaprzestajemy daremnych trudów i stajemy na kotwicy w Dungeness. Trzeba wykonać pilne roboty okrętowe i chłopcy muszą się przespać porządnie choć przez jedną noc.

Po dobie postoju ruszamy dalej i 6/X wychodzimy z Kanału na Atlantyk. Tu nabieramy tempa. Statek sunie lekko i zamiast 16-u robi 160 mil w czasie doby. Pogoda dopisuje również, jest jasno, błękitnie i ciepło (20°). W połowie października mijamy Maderę, w dwa dni potem widzimy światło latarni na Teneryfie i zarzucamy kotwicę w Santa Cruz (port na wyspie Teneriffie).

Stąd „Dar Pomorza“ zmuszony jest nieco zboczyć na południe w poszukiwaniu stałych wiatrów (passatów). Dzięki tym wiatrom zawijamy 28/X do Mindello na wyspy Zielonego Przylądka. Z wysp tych bierzemy nadprogramowego pasażera.... małpkę nazwaną „Mońkiem“. W pobliżu wyspy Św. Antoniego statek trafia na trzy dni ciszy. Obsada urozmaica sobie tę ciszę połowem rekinów, z których 4 staje się naszym łupem, kilka innych zrywa się z haków przy wciąganiu na pokład. Cisza trwa, więc na statku ruszają motory i płyniemy w kierunku Haiti. Daje się odczuć brak wody, której trzeba oszczędzać ze względu na wysuszające upały. Zatrzymujemy się więc w porcie Fort de France na wyspie Martynice, by uzupełnić zapasy wody, jarzyn i owoców. Zwiedzamy przytem miasto i odbywamy ćwiczenia szalupowe. Poczem 15/XI statek rusza dalej i przy pomyślnym wietrze po 4 dniach staje w San Domingo na Haiti. Szukamy na mieście pamiątek po legjonach Jabłonowskiego, które sto lat temu walczyły tu z czarnymi mieszkańcami wyspy. Jako żywe wspomnienie tych czasów pozostały wśród murzynów takie nazwiska jak Poniatowscy, Sobiescy i t. d. Dzień 21/XI zastaje „Dar“ w drodze do Colon (u wejścia do Kanału Panamskiego). Mimo trapiących nas znów szkwałów, 27/XI władze w Colon witają serdecznie „Dar“ i jego załogę, a trzeciego grudnia przebywamy szluzy kanałowe, zatrzymujemy się w porcie Panama, by nazajutrz wyruszyć w kierunku wysp Galapagos (żółwich). Podczas przebywania kanału spotkaliśmy harcerza z Gdyni Władysława Wagnera, który na małej żaglówce przepłynął Atlantyk i udaje się w kierunku Australji.

Musimy przytem zaznaczyć, że „Dar Pomorza“ jest pierwszym okrętem polskim, który przepłynął Kanał Panamski.



„Dar Pomorza“ dopływa już do brzegów Japonji

Po uroczystościach 10 lutego

W dniu 9 lutego r. b. wszystkie rozgłośnie Polskiego Radja zasygnalizowały światu, że minął okres 15 lat od czasu, gdy Polska objęła ponownie we władanie swe dziedzictwo nad Bałtykiem — to prezes Zarządu Głównego L. M. K. gen. Orlicz - Dreszer wygłosił przez mikrofon studja warszawskiego podniosłe przemówienie, podnosząc wielkie znaczenie historycznego już dziś dnia 10 lutego 1920 r., w którym wojska polskie zajęły brzeg morza, podnosząc nad niem sztandar Rzeczpospolitej.

Piętnastą rocznicę tego dnia świętowały wszystkie placówki Ligi Morskiej i Kolonjalnej i cała młodzież szkolna.

Niewątpliwie okazale wypadł Apel Morza, zarządzony przez Kwaterę Główną Zw. Harc. Polsk. w dniu 10 lutego na terenie wszystkich jednostek harcerskich; apel ten, przeprowadzamy od kilku lat przez Harc. Drużyny Żeglarskie stał się już dziś doroczną imprezą całego Harcerstwa, bowiem tylko w ciągu dnia 11 i 12 lutego napłynęło do Warszawy ponad 1.000 meldunków od placówek Z. H. P. o odbytym Apelu Morza. Harcerstwo przytem poparło akcję zbiórki na F. O. M., wydając do swych ogniw rozkaz w tej sprawie. Również Akad. Związek Morski zorganizował w swych oddziałach obchody rocznicy, podobnie jak Związek Strzelecki i inne organizacje.

Wszystkie uroczystości rocznicy, urządzone w dniu 9 i 10 lutego były urozmaicone audycją morską, transmitowaną naprzemian z Warszawy, Gdyni i Lwowa, który swą „wesołą falę“ poświęcił całkowicie tematom morskim i niewątpliwie wywołał u radjosłuchaczów wielki aplauz i dużo humoru.

Uroczystości w Warszawie rozpoczęły się już 9 lutego obchodami we wszystkich formacjach wojskowych i w Domu Żołnierza. Bal Morski, urządzony w dniu tym w salach hotelu Europejskiego, przeciągnął się do rana wśród ochoczej zabawy kilkuset osób.

Rano dnia 10 lutego w jednej z sal Muzeum Narodowego została uroczyście otwarta dydaktyczna wystawa morska, zorganizowana staraniem i wysiłkiem Oddziału Naucz. L. M. K. pod protektoratem Kuratora Okr. Szk. Warsz. — p. I. Pytlakowskiego. Przed otwarciem wystawy chór nauczycielski odśpiewał nowy hymn o morzu, zaś przemówienie wstępne wygłosił p. insp. szk. T. Szczerba, inicjator i realizator wystawy, poczem zabrał głos wiceprezes Zarządu Gł. L. M. K. — p. gen. Kwaśniewski, który przypomniał słuchaczom moment zaślubin Polski z morzem w dniu 10 lutego 1920 r., jako uczestnik tej radosnej chwili.

Po otwarciu wystawy odbył się w sali kina „Colosseum“ poranek dla młodzieży a w wielkiej sali klubu Urzędników Państw. akademja dla starszej młodzieży szkół średnich i młodzieży akademickiej, do której gen. Orlicz-Dreszer wygłosił dłuższe programowe przemówienie.

Obchód w Gdyni — jak zwykle zresztą — miał specjalny charakter i rozszedł się echem po całym kraju. Uroczystości zaczęły się nabożeństwem w kościele Serca Jezusowego w asyście licznego duchowieństwa, poczem w „Morskiem Oku“ odbyła się wielka akademja, którą zagaił wiceprezes Zarządu Gł. L. M. K. — p. J. Dębski, zaś p. kom. Sokół omówił naszą dotychczasową działalność na wybrzeżu i na morzu. Podniosła była chwila, gdy p. kom. Sokół dziękował przedstawicielom ambasady italskiej z Warszawy za piękny puhar z onyksu, który został ofiarowany Gdyni przez m. Littorję, jako symbol podobnego wysiłku i tej samej wielkiej woli, która na bagnach, torfowiskach i wydmach piaszczystych stworzyła potężne ośrodki życia i pracy. Podkreślił to p. kom. Sokół mówiąc: „I jedno i drugie miasto dźwignęła z niczego wola Wodzów Narodu: Gdynię — wola Józefa Piłsudskiego, Littorję — Benito Mussolini'ego“. Pierwszy sekretarz ambasady italskiej hr. Cittadini zobrazował tę wymianę podarków między Littorją i Gdynią, jako symbol serdecznej przyjaźni, łączącej oba narody. Bardzo nastrojowe uroczystości gdyńskie zakończyły się transmitowaną przez Radjo wielką zabawą ludową w salonach dworca Morskiego, gdzie Liga Morska i Kolonalna podejmowała gościnnie marynarzy, stacjonujących w Gdyni.



Puhar, ofiarowany Gdyni przez miasto Littorję w dn. 10/II 1935 r.

Kolonizacja w Paranie

Dnia 29 października 1934 roku Ministerstwo Opieki Społecznej zezwoliło firmie A. Borba i Ska przyjmowanie osadników na tereny Fazendy Floresty w Północnej Paranie na warunkach następujących:

Rozmiar działki osadniczej nie może być mniejszy, niż 10 alkrów (1 alkier = 2½ ha). Koszty wymierzenia działki ponosi firma.

Cena ziemi za jeden alkier wynosi 300 milrejsów, płatnych w czterech ratach, przyczem pierwszą ratę w wysokości 20% należności płaci się przed wyjazdem w Warszawie przy zawieraniu umowy prowizorycznej, drugą ratę wnosi się po upływie 20 miesięcy od daty osiedlenia, również w wysokości 20% należności ogólnej, a trzecią i czwartą w wysokości 30 % płaci się kolejno przy końcu trzeciego i czwartego roku osiedlenia.

Od sum należnych płacą odsetki w wysokości 6% rocznie. Wpłacanie odsetek rozpoczyna się po upływie 2 lat od daty osiedlenia.

Każda rodzina z chwilą przyjazdu na miejsce winna zastać na swojej działce:

I. Dom o powierzchni mieszkalnej 36 metrów kwadratowych bez podłogi i sufitu, ale z przybudowaną kuchnią i kryty gontami.

2. Dwa alkry wyciętego i wypalonego lasu, w czem półtora alkra winno być obsiane kukurydzą, ryżem, fasolą, mandjoką i batatami (słodkie ziemniaki).

Za wymienione prace, urządzenia, nasiona i sadzonki osadnik wpłaca przy podpisywaniu umowy prowizorycznej w Warszawie kwotę 1.500 milrejsów.

Każda rodzina osadnicza w miarę możliwości winna przywieźć ze sobą niezbędne narzędzia pracy i naczynia kuchenne.

Osadnikom z Polski, firma A. Borba i S-ka zapewnia uzyskanie przewozu kolejowego osób i bagażu o wadze do 400 kilogramów na jedną rodzinę od portu Santos do stacji Regente Feijo, za cenę nie wyższą niż 100 milrejsów dla jednej rodziny.

Przewiezienie osadników i ich bagażu samochodami od stacji kolejowej do miejsca osiedlenia odbywa się na koszt firmy. Tak samo koszta wyżywienia w czasie drogi po opuszczeniu wagonów ponosi firma.

Ponadto firma obowiązana jest:

a) posiadać w liczbie swych pracowników przynajmniej jedną osobę, władającą biegle językiem polskim i portugalskim,

b) posiadać na terenie osadniczym lekarza i aptekę,

c) udzielać rad fachowych co do zakładania i uprawy plantacyj, hodowli inwentarza żywego i t. d.

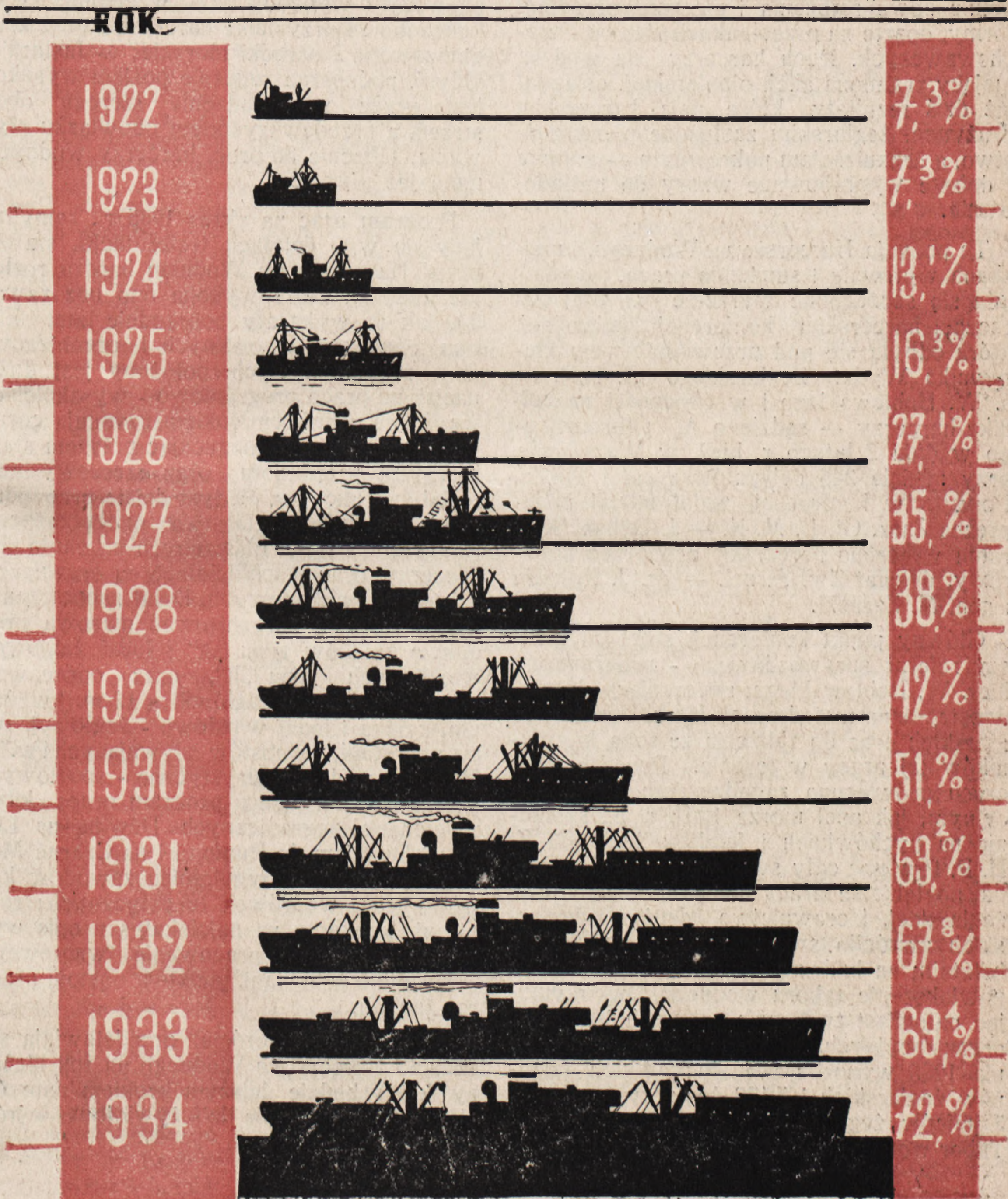
d) zarezerwować bezpłatnie parcele dla kościoła dla osadników z Polski, szkoły dla ich dzieci, wzorowego ośrodka rolnego i boiska dla celów wychowania fizycznego i sportów.

Fazenda Floresta zajmuje olbrzymi obszar około 60 tysięcy alkrów, czyli około 150 tysięcy hektarów i ciągnie się na północ od terenów angielskiego towarzystwa, opisanych w poprzednim numerze „Polski na Morzu" aż do rzeki Paranapanemy. Pas nad samą rzeką jest malaryczny i dlatego w pozwoleniu na werbunek osadników zostało zastrzeżone, iż działki osadnicze nie mogą być wymierzane w odległości mniejszej, niż trzy kilometry od brzegu rzeki. Gleba dobra, kawowa, na której udają się te same zboża i jarzyny, co na terenach towarzystwa angielskiego. Artykułami gotówkowemi będą nierogacizna, a po czterech latach, niezbędnych dla wyhodowania krzewu, i kawa, udająca się w północnej Paranie lepiej niż w San Paulo, które całe swoje bogactwo zawdzięcza kawie. Ponieważ w kolonizacji firmy A. Borba i Ska są zainteresowane wpływowe czynniki brazylijskie, przeto jest rzeczą możliwą, że dla przewozu osadników zostaną użytkowane okręty Lloydu Brazylijskiego, najtańszej linji okrętowej między Europą i Brazylją.

Dzisiaj osadnik za swój przejazd do Brazylji płaci 667 złotych i 50 groszy, a tymczasem istnieje możliwość obniżenia tej kwoty na statkach Lloydu do 400, a może nawet i 300 zł. od osoby. Miałoby to wielkie znaczenie dla naszych małorolnych, którym częstokroć zbyt wysokie koszta przejazdu uniemożliwiają wyjazd za morze na osadnictwo.

Michał Pankiewicz.

PROCENTOWY UDZIAŁ PORTÓW GDYNI I GDAŃSKA W HANDLU ZAGRANICZNYM POLSKI W LATACH 1922-34



Harcerska służba żeglarska

Wśród organizacyj, uprawiających turystykę wodną i szkolenie żeglarskie, wysunęło się na czoło już kilka lat temu Harcerstwo, które wprowadziło do tej pracy zupełnie nowe założenia i nieznane przedtem formy, oparte na przesłankach ideowo - wychowawczych. Ruch harcerzy na wodzie, mający znamiona akcji pionierskiej, osiągnął już dziś rezultaty, które dają harcerskim drużynom żeglarskim zasłużone pierwszeństwo, a organizacjom pokrewnym — gotowe i dobrze wypróbowane wzory do naśladowania.

Ta pozycja Harcerstwa Wodnego, uzyskana wytrwałą i sumienną pracą, uwydatniła się szczególnie wyraźnie na 6-ej dorocznej harcerskiej konferencji żeglarskiej, która odbyła się pod przewodnictwem kierownika Wydz. Żeglarskiego Z. H.P. — p. W. Bublewskiego i w obecności naczelnika harcerzy — sędziego A. Olbromskiego w dniu 2 lutego r. bież. w Warszawie, przy udziale 245 delegatów z całej Polski. Ponadto w konferencji wziął udział wiceprezes Zarz. Gł. L. M. K. — J. Dębski któremu wręczono harcerski proporzec honorowy, delegat Zw. Strzel. — dr. J. Korpała i gen. M. Zaruski.

Główny punkt konferencji stanowił dłuższy referat sprawozdawczo - programowy kier. W. Bublewskiego, zmierzający do ujednostajnienia metod pracy Harc. Drużyn żeglarskich oraz do zbliżenia ze sobą kierowników tej pracy w terenie. Ponadto dużo czasu poświęcono zagadnieniom organizacyjnym, jak apel morza 10.II. r. b., szkolenie na pychówkach i fundusz żeglarski Z. H. P. Pragnąc cały swój wysiłek skierować na pogłębienie pracy ideowej i fachowo - żeglarskiej, kierownictwo drużyn żeglarskich zwróciło swoją uwagę w okresie ostatnim na budowę nowych przystani i na powiększenie taboru wodnego, wstrzymując natomiast tworzenie nowych jednostek organizacyjnych, których liczba na 1 stycznia 1935 wynosiła 365 harcerskich zastępów żeglarskich i 5.139 żeglarzy, a w tem 5 hufców żeglarskich z płockim na czele. Tabor wodny harcerzy składa się z 1.063 jednostek pływających, 13 jachtów kilowych morskich i jednego trzymasztowego szkunera „Zawisza Czarny" o pojemności 275 ton, zakupionego w r. ub. W roku sprawozdawczym wybudowano, względnie wykończono 24 przystanie harcerskie oraz zorganizowano 2 ośrodki morskie: w Jastarni i Gdyni, podnosząc znacznie poziom wyszkolenia przez wprowadzenie szeregu obostrzeń, a przedewszystkiem obowiązku pływania. Obecnie 86 proc. harcerzy wodnych umie już pływać,

Program prac na okres 1935 r., zamykający się w 6 działach (referatach), stawia przed Harcerstwem Wodnem bardzo rozległe zadania, które wykona ono bez zawodu, jak to wykazały poprzednie lata. Zatem obok spraw ogólnych i organizacyjno - regulaminowych, położony jest duży nacisk na prace programowo - wyszkoleniowe, które z każdym rokiem uzyskują coraz wyższy poziom, wzbogacając przytem stale literaturę przedmiotu oraz rzeczowy materjał instrukcyjny. W tym dziale przewiduje się 5 kursów żeglarstwa przybrzeżnego w Jastarni i Helu, obliczonych na około 200 harcerzy, oraz współdziałanie w organizacji ośrodków śródlądowych. Dział zaopatrzenia ma za zadanie zorganizować masową produkcję kajaków typu „h" i łodzi żaglowo-wiosłowych typu „h", oraz opracować wzory pychówki, żaglówki o 12 m. kw. żagla, kajaka i łodzi wiosłowo - żaglowej, typu przystani, pomostów pływających i w. in. Również w dziale turystyczno - sportowym szeroko został ujęty program prac: kilka wycieczek zagranicznych Dźwiną na Łotwę i Dunajem do Rumunji i na Czarne Morze; opracowanie regulaminu zawodów kajakowych i wędrówek turystycznych; rozpisanie konkursu na najciekawszy opis wycieczki wodnej; opracowanie wzorowego regulaminu przystani, punktów postoju i szereg innych.

Tak w dużym skrócie przedstawiają się zadania Harcerstwa Wodnego na rok bieżący, który będzie dalszym krokiem naprzód dla rozwijającego się dziś żywiołowo wśród młodzieży żeglarstwa.

Wiadomości organizacyjne

Zapowiedziana jeszcze w grudniu r. ub. decentralizacja pracy L. M. K. i zupełne usamodzielnienie Okręgów, obowiązujące od dnia 1 lutego wszystkie ogniwa L. M. K., wymagały ostatnio stałej i ścisłej współpracy centrali z Okręgami, które w związku z temi zmianami przejęły na siebie całość spraw Oddziałów i Kół, załatwianych dotychczas przez Zarząd Główny. Nie wszystkie jednak Okręgi mogły narazie przejąć od Zarządu Głównego całość spraw, które w myśl statutu wchodzą w zakres ich kompetencyj, nie przygotowawszy sobie uprzednio odpowiedniego aparatu i biura, lecz już z dniem 1 lutego wszystkie Oddziały mają obowiązek komunikować się wyłącznie drogą służbową — a zatem przez Obwody z Okręgami; z Zarządem Głównym zaś współpracują bezpośrednio tylko Okręgi i one tylko korespondują z centralą. Obecnie 7 Okręgów przejęło na siebie wszystkie sprawy Oddziałów: Radomsko — Kielecki, Krakowski, Lubelski, Łódzki, Poznański, Warszawski i Zagłębia Węglowego; w najbliższym czasie dojdą dalsze jeszcze Okręgi, zaś z końcem r. bież. niewątpliwie wszystkie już osiągną pełną samodzielność, odciążając Zarząd Główny całkowicie od wielu spraw organizacyjno - propagandowych w terenie.

Dążąc stale do usprawnienia organizacji, Zarząd Główny przeprowadził ostatnio rozdział dotychczasowego Okręgu Warszawskiego na 2 Okręgi: Stołeczny oraz Okręg Woj. Warszawskiego. Reorganizacja Okręgu Warszawskiego nastąpiła na walnym zjeździe delegatów Okręgu, który odbył się w Warszawie w dniu 27 stycznia r. bież.; prezesem Okręgu Stołecznego został wybrany p. inż. A. Kamieński — dotychczasowy kilkuletni prezes, zaś Okręgu Woj. Warszawskiego — p. gen. M. Mackiewicz, dowódca Dyw. Piech. i prezes Obwodu L. M. K. w Skierniewicach.

Z życia kół szkolnych

W dniu 19 stycznia r. b. p. minister oświaty wydał okólnik, który stwarza nowe podstawy dla rozwoju kół szkolnych L. M. K. Okólnikiem tym p. minister daje swe zezwolenie na **zakładanie kół szkolnych L. M. K. wszędzie tam, gdzie sprawy związane z szerzeniem idei morskiej nie są przedmiotem prac istniejących już organizacyj młodzieży szkolnej.**

Tymże okólnikiem p. minister zezwolił również na zorganizowanie w szkołach — w miesiącu marcu — powszechnej zbiórki na rzecz Funduszu Obrony Morskiej z tem, że zbiórka winna być przeprowadzona przez organizacje młodzieży szkolnej, będące pod opieką nauczycieli i w porozumieniu z miejscowemi władzami Ligi M. i K.

✱

Zarząd Główny, pragnąc rozszerzyć działalność L. M. K. wśród młodzieży, przeprowadził w Warszawie 20 stycznia r. b. pierwszą konferencję przewodniczących Okręgowych Sekcyj Młodzieży, która zajęła się ustaleniem ogólnych zasad przy dalszej organizacji Kół szkolnych L. M. K. i formy zbiórki na F. O. M. w szkołach w ciągu miesiąca marca.

W wyniku obrad przyjęto następujące punkty, jako wytyczne dla dalszej pracy w terenie: akcję wśród młodzieży postawić na jednem z naczelnych miejsc programu prac Ligi; podjąć ścisłą współpracę z Harcerstwem Wodnem i Akademickim Związkiem Morskim; uzgodnić z Harc. Wodn. i Ak. Zw. Mor. program wychowania wodnego młodzieży i według niego rozwinąć pracę wodną we wszystkich kołach szkolnych; jeden stały miesięcznik Ligi dostosować do potrzeb szkoły powszechnej, zaś drugi przeznaczyć dla młodzieży akademickiej i starszych klas szkoły średniej.

Ponadto na konferencji został ustalony program uroczystości 15-lecia odzyskania dostępu do morza, oraz zasady, według których ma być przeprowadzona w szkołach zbiórka na F.O.M. w miesiącu marcu

✱

Jak już na tem miejscu w swoim czasie podawaliśmy, Okręg Lubelski L. M. K. nakreślił sobie jeszcze wiosną r. ubiegłego bardzo śmiały i szeroki plan objęcia swą akcją całej młodzieży szkolnej. Dziś możemy stwierdzić, że plan ten — mając pełne poparcie p. Kuratora — został prawie całkowicie wykonany i w liczbach osiągniętych przedstawia się bardzo pomyślnie, doprowadzając na 1 stycznia r. bież. do 205 kół szkolnych, z czego w samym Lublinie 33 koła z liczbą 3174 członków.

Uwzględniając postulaty grona wychowawców, Okręg powołał do życia odrębny Oddział Szkolny na terenie Lublina.

Decyzja Okręgu w tej sprawie okazała się bardzo

***

Do dnia 1 lutego r. b. wpłynęło na F. O. M. konto w PKO 30.680

zł. 1.883.343 gr. 75

owocną, gdyż Oddział Szkolny L. M. K. w Lublinie pod przewodnictwem oddanego sprawie p. dyr. A. Szubartowskiego stanowi sprawnie funkcjonującą jednostkę organizacyjną, a zarazem jest znakomitym organem, regulującym działalność Kół. Regulamin i wytyczne prac Oddziału Szkolnego rozesłane zostały do Obwodów, aby w miarę potrzeby mogły w podobny sposób rozwiązać u siebie zagadnienie kół szkolnych.

Takie powiązanie organizacyjne znacznie ułatwia działalność kół szkolnych i daje wszędzie widome rezultaty. Np. Oddział L. M. K. w Irenie obejmuje 7 kół szkolnych z liczbą 420 członków; działalność kół tych reguluje i roztacza nad niemi stałą opiekę powołany przy Oddziale referat kół szkolnych, którym kieruje p. prof. Zawadzki. Koła te obok normalnych swych prac organizacyjnych prowadzą bardzo energicznie zbiórkę na F. O. M., która w ciągu roku 1934 dała ogółem 274 zł. 70 gr., a zatem bardzo poważną sumę, jeżeli chodzi o możliwości naszej młodzieży. Niewątpliwie wydatnie przyczyniają się do powodzenia prac młodzieży dyrekcje i kierownictwa szkół, odnoszące się z pełną przychylnością do działalności Ligi.

✶

Bardzo rzeczowo przystąpiło do działalności Koło L. M. K. przy szkole żeńskiej Nr. 34 im. St. Staszyca we Lwowie, które zostało ostatnio powołane do życia z inicjatywy p. Ir. Kuncikiewiczówny — nauczycielki tej szkoły, a zarazem opiekunki koła — i liczy 46 członków. Już na pierwszem zebraniu organizacyjnem przyjęto program prac na cały rok szkolny, przewidując urządzanie odczytów ilustrowanych, organizowanie miesięcznych zebrań literackich, wygłaszanie referatów dyskusyjnych na tematy morskie i kolonjalne, zbieranie materjałów do albumów morskich i in.

Dla usprawnienia działalności koła obok zarządu wybrano t. zw. przodowniczki klasowe, które mają cały szereg obowiązków organizacyjnych i porządkowych w zakresie swych grup klasowych, oraz grupy te reprezentują na zebraniach koła.



Plakat-okręt, wydany przez L.K.M. Plakaty wyklejane będą znaczkami na F.O.M.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE.

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10 telefony: red. 290-18, admin. 533-88.

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonjalna. Redaktor: Henryk Sikorski.

Druk. Zakł. Graf. „Nowoczesna Spółka Wydawnicza", S. A., Warszawa, Marszałkowska 3